Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4478**

17. Wahlperiode 20. 01. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4371 –

Automatische Mittelpufferkupplung im Eisenbahngüterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Ausführungen der Bahngesellschaften zur Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung im Eisenbahngüterverkehr legen eine Steigerung der Transportleistungsfähigkeit der Güterbahn von mindestens 30 Prozent dar. Die Studie „Automatische Mittelpufferkupplung (AK) – Kosten-Nutzen-Analyse" (http://www.automatische-mittelpufferkupplung.de/) von Prof. Bernhard Sünderhauf vom April 2009 leitet daraus einen Zuwachs auf der Schiene in der Größenordnung von 30 Prozent und eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene von rund 7 Prozent ab. Dies führt zu einer CO_2 Einsparung von etwa 3,33 Mio. t CO_2 pro Jahr. Das entspricht 0,4 Prozent des CO_2-Ausstoßes der Bundesrepublik und ist danach relevant für den Klimaschutz.

Darüber hinaus verspricht die automatische Mittelpufferkupplung eine Renaissance des Einzelwagengüterverkehrs, die zu noch größeren Verlagerungseffekten führen kann.

Versuche, das heutige manuelle Puffer- und Schraubenkupplungssystem umzustellen auf eine automatische Mittelpufferkupplung, scheiterten in mehreren Anläufen an einer europäischen Einigung und eines praktikablen Umstellungsfahrplans, obwohl seit 1976 alle neuen Güterwagen für eine Umrüstung vorbereitet sind. Da in der Zwischenzeit automatische Mittelpufferkupplungssysteme verfügbar sind, die sich sowohl mit der heutigen Schraubenkupplung als auch mit dem automatischen Mittelpufferkupplungssytems der osteuropäischen Bahnen nutzen lässt, ist eine Umstellung einfacher realisierbar.

Die angesprochene Studie errechnet für eine Umstellung innerhalb von fünf Jahren einen volkswirtschaftlichen Gewinn bereits im 1. Jahr und einen betriebswirtschaftlichen Gewinn bereits ab dem 3. Jahr der Umstellungsphase. Demzufolge ist die Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung für den Eisenbahngüterverkehr wirtschaftlicher als jedes bisher realisierte und geplante Infrastrukturprojekt und als die Umstellung auf ein einheitliches Zugsicherungssystem in Europa.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Bei den Eisenbahnen in Europa ist im Güterverkehr standardmäßig die so genannte Schraubenkupplung zum Verbinden von Fahrzeugen im Einsatz. Eine Automatisierung des Prozesses ist über den Einsatz von automatischen Mittelpufferkupplungen möglich, die neben der mechanischen Verbindung auch pneumatische und elektrische Leitungen automatisch miteinander verbinden können. Durch diese Technik ist die Übertragung höherer Zug- und Druckkräfte und damit die Bildung von längeren und schwereren Zügen möglich. So ist zum Beispiel auf bestimmten dicht befahrenen Güterverkehrskorridoren unter besonderen Voraussetzungen im Bereich der Infrastruktur und bei Beherrschung der längsdynamischen Zugkräfte das Fahren von Güterzügen mit einer Gesamtlänge über 750 m möglich. Zudem führt der Einsatz von automatischen Mittelpufferkupplungen zu einer Verminderung der Querkräfte zwischen Rad und Schiene, wodurch sich ein geringerer Verschleiß ableiten lässt. Die automatische Mittelpufferkupplung wird bereits heute beim Transport von Montangütern im Ganzzugverkehr verwendet. Der Bundesregierung ist die von der Altaplan Leasing GmbH finanzierte Studie „Automatische Mittelpufferkupplung (AK)“ von Prof. Dr. Bernhard Sünderhauf, der zugleich Geschäftsführer dieser Leasinggesellschaft ist, bekannt. Sie wurde aber nicht auf Plausibilität geprüft. Insbesondere die in der Studie enthaltene Kosten-Nutzen-Analyse sowie der Vorschlag einer Finanzierung der Umrüstung des gesamten Wagenparks im Leasingverfahren werden von der Bundesregierung nicht bewertet. Es liegt im Interesse und in der unternehmerischen Entscheidung der Eisenbahnen, diese Technik standardmäßig einzuführen, wenn dies aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint. Auf Grund der internationalen Verkehre und dem damit verbunden grenzüberschreitenden Austausch der Güterwagen bedarf eine standardmäßige internationale Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung einer breiten Zustimmung aller in Europa tätigen Eisenbahnen.

1. Welche entscheidenden Vorteile erwartet die Bundesregierung nach Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung (AK) für den Eisenbahngüterverkehr, und wie quantifiziert sie diese Vorteile?

Es ist davon auszugehen, dass der standardmäßige Einsatz einer automatischen Mittelpufferkupplung zu einer Reduzierung von Rangierunfällen führen wird, da das manuelle Kuppeln und Entkuppeln der Fahrzeuge entfällt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Welche entscheidenden Nachteile erwartet die Bundesregierung nach Einführung einer AK, und wie quantifiziert sie diese Nachteile?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind automatische Mittelpufferkupplungen, bei denen Luft- und elektrische Leitungen automatisch mitgekuppelt werden, bereits heute im Fernverkehr bei ICE-Zügen sowie im Nahverkehr bei Triebzügen im Einsatz. Allerdings ist hier eine gewisse Störanfälligkeit durch Witterungseinflüsse zu beobachten, die von der Bundesregierung allerdings nicht quantifiziert werden können.

3. Welche relevanten Hürden erwartet die Bundesregierung bei Einführung einer AK, und wie geht sie mit diesen um?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Welche Maßnahmen und Initiativen auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung ergriffen zur Einführung einer AK, und wann hat sie diese ergriffen?

5. Welche Maßnahmen und Initiativen auf nationaler Ebene wird die Bundesregierung ergreifen zur Einführung einer AK, und wann wird sie diese ergreifen?

6. Welche Maßnahmen und Initiativen auf europäischer Ebene hat die Bundesregierung ergriffen zur Einführung einer AK, und wann hat sie diese ergriffen?

7. Welche Maßnahmen und Initiativen auf europäischer Ebene wird die Bundesregierung ergreifen zur Einführung einer AK, und wann wird sie diese ergreifen?

Die Fragen 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Die Bundesregierung kann aus rechtlichen Gründen keine Maßnahmen und Initiativen zur Einführung einer automatischen Kupplung ergreifen. Betriebswirtschaftliche Untersuchungen, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Entscheidungshilfe für entsprechende Fahrzeuginvestitionen benötigen, gehören nicht zu den staatlichen Aufgaben. Auf die Entscheidungen des Deutschen Bundestages gemäß Bundestagsdrucksachen 13/6149 und 16/8467 wird verwiesen. Im Hinblick auf die internationale Relevanz der Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung empfiehlt die Bundesregierung den interessierten Eisenbahnen, die Studie von Prof. Dr. Bernhard Sünderhauf dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) zur Bewertung vorzulegen.

8. Welche Voraussetzungen muss der Gesetzgeber auf nationaler Ebene zur Einführung einer AK schaffen?

Die Anforderungen sind im deutschen Eisenbahnrecht bereits festgelegt. Gemäß § 25 Absatz 1 der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen die Fahrzeuge so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist. Die dafür erforderlichen Räume (Anlage 11, „Berner Raum“) müssen bei Fahrzeugen mit Schraubenkupplungen und Seitenpuffern von festen Teilen frei sein, wenn sich die Zugeinrichtung in Mittelstellung befindet; elastisch verformbare Teile der Übergangseinrichtungen und Verbindungsleitungen dürfen in diese Räume hineinragen. Die in der Studie erwähnte Gemischtzugkupplung C-AKv erfüllt diese Vorschrift nicht, da die nach Anlage 11 EBO freizuhaltenden Räume an den Fahrzeugenden durch diese Kupplungsbauart um bis zu 10 Prozent eingeschränkt werden. Zur Erleichterung der technischen Fortentwicklung sowie der Entbürokratisierung für Eisenbahnunternehmen und der Bahnindustrie wurde diesbezüglich von der Bundesregierung ein Ausnahme gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a EBO zugelassen. Diese Abweichung von Vorschriften der EBO ist nur zu vertreten, wenn mit besonderen Maßnahmen die gleiche Sicherheit gewährleistet ist wie bei uneingeschränkter Freihaltung der Räume nach Anlage 11 EBO. Insoweit ist für den sicheren Betriebseinsatz der mit einer automatischen Zug- und Druckkupplung ausgerüsteten Fahrzeuge die Einhaltung bestimmter Bedingungen notwendig. Im Gegensatz dazu unterliegen Eisenbahnfahrzeuge, die über automatische Kupplungen verfügen, bei denen das Personal nicht zwischen die Fahrzeuge treten muss – auch nicht zum Verbinden von Brems- und Steuerleitungen – nicht den Bestimmungen für den „Berner Raum“.

9. Welche Voraussetzungen muss der Gesetzgeber auf europäischer Ebene zur Einführung einer AK schaffen?

Hierzu wäre eine Änderung der Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) Fahrzeuge – Güterwagen (Rolling Stock – Freight Wagons, WAG), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 344 vom 8. Dezember 2006, S. 33 ff., erforderlich, da diese standardmäßig zur Gewährleistung der Interoperabilität auf europäischer Ebene die herkömmliche Schraubenkupplung mit Seitenpuffern vorschreibt.

10. Welchen Umstellungsfahrplan zur Einführung einer AK strebt die Bundesregierung an?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 7 verwiesen.

11. Welche Erfahrungen hat die DB AG mit der UIC-Mittelpufferkupplung des Typs AK69e im Ganzzugverkehr gesammelt?

Nach Mitteilung der Deutsche Bahn AG sind die bisherigen Anwendungsgebiete der automatischen Mittelpufferkupplung bei der DB Schenker Rail sogenannte „Inselanwendungen“ wie z. B. einzelne Schwerlastverkehre im Montanbereich mit festen Wagengarnituren. Die DB Schenker Rail Deutschland AG setzt die Mittelpufferkupplung des Typs AK69e ausschließlich im schweren Erzverkehr zwischen den Nordseehäfen und den Stahlwerken im Saarland, in Niedersachsen und in Brandenburg ein. Es werden Züge mit Gesamtmassen von bis zu 6 000 t gefahren. Die automatische Mittelpufferkupplung des Typs AK69e hat sich im Betrieb bewährt. Die Kupplungen unterliegen aber auch keinen überdurchschnittlichen Beanspruchungen, da es im Ganzzugverkehr kaum zu Rangierbewegungen kommt.

12. Wie viele Güterwagen der DB AG sind mit der automatischen Mittelpufferkupplung des Typs AK69e ausgerüstet, wie viele mit der Z-AK sowie der C-AKv?

Bei der DB Schenker Rail Deutschland AG sind rund 400 Wagen bzw. Wageneinheiten mit dem Kupplungstyp AK69e im Einsatz. Der Kupplungstyp Z-AK wird nicht mehr eingesetzt. Dagegen wird die Gemischtzugkupplung des Typs C-AKv in 55 Wageneinheiten genutzt. Zudem ist der Einsatz dieses Kupplungstyps für weitere 49 Wageneinheiten vorgesehen.

13. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Vorbereitungen für eine europaweite Umrüstung des Güterwagenbestands von Seiten des internationalen Eisenbahnverbands (UIC) bereits getroffen worden, und wenn ja, welche?

Der Internationale Eisenbahnverband hat das UIC-Merkblatt 530-1 „Konstruktive Maßnahmen an Güterwagen“ im Hinblick auf die Einführung der automatischen Kupplung bei den Mitgliedsbahnen der UIC und bei den Mitgliedsbahnen der OSShD herausgegeben. Dieses Merkblatt ist für alle ab 1974 neu zu bauenden Güterwagen verbindlich.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333